Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 11.

(Nr. 5684.) Allerhöchster Erlaß vom 2. Februar 1863., betreffend die Verleihung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee a) von der Münster-Hammer resp. Münster-Dortmunder Staatsstraße bei Schönefeldsbaum ꝛc. nach der Münster-Kastroper Gemeinde-Chaussee zwischen Lüdinghausen und Senden, und b) von der Grenze des Kreises Coesfeld über Seppenrade ꝛc. bis zur Münster-Hammer Straße, im Kreise Lüdinghausen.

Nachdem Ich durch Meinen Erlaß vom heutigen Tage den Bau einer Chaussee: a) von der Münster-Hammer resp. Münster-Dortmunder Staatsstraße bei Schönefeldsbaum über Ascheberg und Ottmarsbochold nach der Münster-Kastroper Gemeinde-Chaussee zwischen Lüdinghausen und Senden, und b) von der Grenze des Kreises Coesfeld über Seppenrade, Lüdinghausen, Nordkirchen, Capelle und Herbern bis zur Münster-Hammer Straße, im Kreise Lüdinghausen, Regierungsbezirk Münster, genehmigt habe, verleihe Ich hierdurch dem gedachten Kreise das Expropriationsrecht für die zu diesen Chausseen erforderlichen Grundstücke, ingleichen das Recht zur Entnahme der Chausseebau- und Unterhaltungs-Materialien, in Bezug auf diese Straßen, nach Maaßgabe der für die Staats-Chausseen bestehenden Vorschriften. Zugleich will Ich dem gedachten Kreise gegen Uebernahme der künftigen chausseemäßigen Unterhaltung der Straßen das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes nach den Bestimmungen des für die Staats-Chausseen jedesmal geltenden Chausseegeld-Tarifs, einschließlich der in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Befreiungen, sowie der sonstigen die Erhebung betreffenden zusätzlichen Vorschriften, wie diese Bestimmungen auf den Staats-Chausseen von Ihnen angewandt werden, hierdurch verleihen. Auch sollen die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die gedachten Straßen zur Anwendung kommen.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 2. Februar 1863.

Wilhelm.

v. Bodelschwingh. Gr. v. Itzenplitz.

An den Finanzminister und den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Ausgegeben zu Berlin den 22. April 1863.

(Nr. 5685.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Kurhessen wegen einer von Halle über Nordhausen nach Cassel zu erbauenden Eisenbahn. Vom 4. Februar 1863.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Königliche Hoheit der Kurfürst von Hessen, in dem Wunsche übereinstimmend, ihre beiderseitigen Staatsgebiete durch eine Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Cassel in nähere Verbindung zu bringen, haben zum Behufe einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Regierungs-Präsidenten Eduard v. Moeller, Ritter des Rothen Adler-Ordens zweiter Klasse mit Eichenlaub, Komthur des Königlichen Haus-Ordens von Hohenzollern, Kommandeur des Civilverdienst-Ordens vom Niederländischen Löwen, Kommandeur zweiter Klasse des Königlich Hannoverschen Guelphen-Ordens, Komthur erster Klasse des Großherzoglich Hessischen Verdienst-Ordens Philipps des Großmüthigen und des Herzoglich Nassauischen Verdienst-Ordens Adolphs von Nassau;

Seine Königliche Hoheit der Kurfürst von Hessen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Baurath Georg Friedrich Lange, Inhaber des Kurfürstlich Hessischen Wilhelms-Ordens vierter Klasse, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adler-Ordens dritter Klasse, Ritter des Königlich Hannoverschen Guelphen-Ordens dritter Klasse;

welche nach vorhergegangener Verhandlung, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind:

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Kurfürstlich Hessische Regierung verpflichten sich gegenseitig, den Bau einer Eisenbahn von Halle an der Saale über Nordhausen und Heiligenstadt nach Cassel zu gestatten und zu fördern, und namentlich zur Erwerbung der dazu erforderlichen Grundstücke das Expropriationsrecht zu ertheilen.

Artikel 2.

Der Grenz-Uebergangspunkt zwischen Hohengandern und Eichenberg auf der Wasserscheide zwischen Werra und Leine soll nöthigenfalls durch deshalb abzuordnende technische Kommissarien näher festgestellt werden.

In Halle und Cassel soll die Eisenbahn mit den daselbst bestehenden Bahnen in unmittelbare Schienenverbindung gebracht werden, dergestalt, daß Transportmittel von den im Osten und im Westen bestehenden Bahnen mittelst der zu erbauenden Eisenbahn gegenseitig unmittelbar übergehen können.

Zu diesem Ende soll die Spurweite der zu erbauenden Eisenbahn in Ueber-

Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen überall gleichmäßig vier Fuß acht und einen halben Zoll englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen, auch der Bau und das gesammte Betriebsmaterial so eingerichtet werden, daß die Transportmittel ungehindert nach allen Seiten übergehen können.

Artikel 3.

Die Genehmigung und Feststellung des Bauprojekts innerhalb jedes Staatsgebietes bleibt der betreffenden Regierung überlassen.

Der Unternehmer der Eisenbahn ist verpflichtet, die Einmündung von Zweigbahnen nach dem Verlangen der Regierung, in deren Gebiete der Einmündungspunkt liegt, zu gestatten.

Artikel 4.

Die beiden hohen Regierungen verpflichten sich, gemeinschaftlich dahin zu wirken, daß der Betrieb auf der Bahn von Halle über Nordhausen nach Cassel stets in der Hand Einer Verwaltung vereinigt sei.

Artikel 5.

Die hohen Regierungen werden zur Handhabung des Ihnen über die Bahnstrecken in Ihren Gebieten zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechtes beständige Kommissarien bestellen, welche die Beziehungen ihrer hohen Regierungen zu der Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten haben, welche nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der kompetenten Behörden geeignet sind.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechtes der hohen Regierungen über die in Ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken und den darauf stattfindenden Betrieb verbleibt für den Fall, daß die in Rede stehende Eisenbahn von einer Eisenbahngesellschaft ausgeführt wird, die Ausübung des Oberaufsichtsrechtes über dieselbe im Allgemeinen und deren Geschäftsbetrieb derjenigen der hohen Regierungen, in deren Gebiete dieselbe ihren Sitz hat.

Artikel 6.

Die Genehmigung der Fahrpläne und Tarife soll derjenigen der hohen Regierungen, in deren Gebiete die den Betrieb führende Verwaltung ihren Sitz hat, ausschließlich vorbehalten bleiben, doch wird dieselbe dafür Sorge tragen, daß täglich mindestens eine zweimalige direkte Verbindung, ohne anderen als den durch den Betrieb bedingten Aufenthalt auf den Stationen, zwischen Halle und Cassel stattfinde, sowie daß die Fahrpreise für die Halle-Nordhausen-Casseler Bahn in ein angemessenes Verhältniß zu den Fahrpreisen der anschließenden Eisenbahnen gebracht werden.

Beide hohe kontrahirende Regierungen werden außerdem darauf bedacht sein, die Fahrten auf der in Rede stehenden Bahn, beziehungsweise auf den Anschlußbahnen so zu regeln, daß zwischen Berlin einerseits und Cassel, Frank-

furt und Cöln, sowie der Preußischen Provinz Westphalen andererseits täglich mindestens zwei durchgehende Personenzüge stattfinden.

Artikel 7.

Zwischen den Unterthanen der hohen kontrahirenden Regierungen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel 8.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in dem Gebiete der hohen Regierungen kompetenten Behörden in Gemäßheit des für jedes Staatsgebiet besonders zu publizirenden Bahnpolizei-Reglements nach übereinstimmenden Grundsätzen gehandhabt werden.

Artikel 9.

Die hohen Regierungen sind darüber einverstanden, daß die wegen Handhabung der Paß- und Fremdenpolizei bei Reisen mittelst der Eisenbahnen unter Ihnen theils schon bestehenden, theils noch zu verabredenden Bestimmungen auch auf die in Rede stehende Eisenbahnverbindung Anwendung finden sollen.

Artikel 10.

Die Regelung des Postbetriebes auf der in Rede stehenden Eisenbahn bleibt der besonderen Vereinbarung vorbehalten, welche in dem Falle, daß der Betrieb der Bahn von einer Eisenbahngesellschaft übernommen wird, auch für diese bindend sein soll.

Artikel 11.

Hinsichtlich der Anlage und des Betriebes einer elektro-magnetischen Staats-Telegraphenlinie auf der Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Cassel behalten die hohen kontrahirenden Regierungen sich eine besondere Vereinbarung vor, welche für den Unternehmer der Bahn bindend sein soll.

Artikel 12.

Rücksichtlich der Benutzung der mehrerwähnten Bahnstrecke zu Zwecken der Militairverwaltung, ist man über folgende Punkte übereingekommen:

1) Für alle Transporte von Militairpersonen oder Militaireffekten, welche für Rechnung der Königlich Preußischen oder der Kurfürstlich Hessischen Militairverwaltung auf der Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Cassel bewirkt werden, wird den gegenseitigen Militairverwaltungen hin-

hinsichtlich der Beförderungspreise völlige Gleichstellung zugesichert, dergestalt, daß die Zahlung dafür an die Eisenbahnverwaltung nach ganz gleichen Sätzen erfolgen soll.

2) Wenn in Folge etwaiger Bundesbeschlüsse oder anderer außerordentlicher Umstände auf Anordnung der Königlich Preußischen oder der Kurfürstlich Hessischen Regierung größere Truppenbewegungen auf der mehrgedachten Eisenbahn stattfinden sollten, so liegt der Eisenbahnverwaltung die Verpflichtung ob, für diese und für Sendungen von Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, sowie von Militaireffekten jeglicher Art, insoweit solche Sendungen zur Beförderung auf Eisenbahnen überhaupt geeignet sind, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten und für dergleichen Transporte alle Transportmittel, die der ungestört fortzusetzende regelmäßige Dienst nicht in Anspruch nimmt, zu verwenden und, soweit thunlich, hierzu in Stand zu setzen, nicht minder die mit Militairpersonen besetzten und die mit Militaireffekten beladenen, von einer anstoßenden Bahn kommenden Transportfahrzeuge auf die eigene Bahn, vorausgesetzt, daß diese dazu geeignet sind, zu übernehmen, auch mit den disponiblen Lokomotiven weiter zu führen.

Die Leitung aller solcher Transporte bleibt jedoch lediglich dem Dienstpersonale der betreffenden Eisenbahnverwaltung überlassen, dessen Anordnungen während der Fahrt unbedingt Folge zu leisten ist.

Hinsichtlich des an die Eisenbahnverwaltungen zu entrichtenden Fahrgeldes tritt, wie unter 1., eine völlige Gleichstellung der gegenseitigen Militairverwaltungen ein.

Artikel 13.

Rücksichtlich des Baues und Betriebes der Bahnstrecken in den betreffenden Staatsgebieten sollen im Allgemeinen die in denselben wegen der Eisenbahn-Unternehmungen bestehenden allgemeinen gesetzlichen Vorschriften und administrativen Grundsätze gleichmäßig Anwendung finden, insofern nicht der Umstand, daß die fragliche Bahnstrecke ein Ganzes ausmacht und nur im Zusammenhange zu benutzen ist, zu Abweichungen Anlaß giebt.

Im Einzelnen ist man hierbei über folgende Punkte übereingekommen:

Artikel 14.

In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, ist man darüber einverstanden, daß die von einer der hohen Regierungen zu veranlassende Prüfung genüge und eine Genehmigung Seitens der anderen Regierung nicht erforderlich sei.

Artikel 15.

Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Aufsichts- und Betriebsbeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den kompetenten Behörden der betreffenden Staaten in Pflicht zu nehmen.

 Wenn

Wenn eine der hohen kontrahirenden Regierungen die Entfernung eines auf Ihrem Gebiete stationirten Bahnbeamten oder Bediensteten für angemessen erachten sollte, so hat die Bahnverwaltung denselben auf geschehene motivirte Aufforderung sofort vom Dienste abzuberufen.

Artikel 16.

Die Verwaltung der in Rede stehenden Eisenbahn wird rücksichtlich der in den beiderseitigen Staaten gelegenen Bahnstrecken einer anderen Art der Besteuerung nicht unterworfen werden, als die Privat-Eisenbahngesellschaften überhaupt.

Artikel 17.

Für den Fall, daß eine Preußische Gesellschaft die Konzession auch für die Bahnstrecke im Kurfürstenthum Hessen erhalten möchte, gewährt die Kurfürstlich Hessische Regierung der Königlich Preußischen Regierung das Recht des Ankaufs auch der Hessischen Strecke nach Maaßgabe des Königlich Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838., behält Sich jedoch das Recht vor, das Eigenthum der in Ihr Gebiet fallenden Bahnstrecke zu jeder Zeit, nachdem dieselbe von der Königlich Preußischen Regierung angekauft ist, unter denselben Bedingungen an sich zu ziehen, unter welchen die Königlich Preußische Regierung dasselbe erworben hat.

Der bauenden Gesellschaft gegenüber behält die Kurfürstliche Regierung Sich das Recht vor, nach Ablauf von 30 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, oder auch später, die auf Ihr Gebiet fallende Bahnstrecke gegen Erstattung der Anlagekosten in Eigenthum zu übernehmen.

Artikel 18.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden so bald als möglich, spätestens aber binnen sechs Wochen, in Berlin bewirkt werden.

Dessen zu Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen zu Gießen, den 4. Februar 1863.

Eduard v. Moeller.
(L. S.)

Georg Friedrich Lange.
(L. S.)

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden bewirkt worden.

(Nr. 5686.) Allerhöchster Erlaß vom 16. März 1863., betreffend die Verleihung des Expropriationsrechts und der fiskalischen Vorrechte in Bezug auf den Bau und die Unterhaltung einer Kreis-Chaussee von Raths-Damnitz nach Wundichow, und die Verleihung des Rechts zur Entnahme der Chaussee-Unterhaltungsmaterialien und der fiskalischen Vorrechte in Bezug auf die künftige Unterhaltung der in den Stolper Kreis fallenden Strecke der Bütow-Lauenburger Straße von der Bütower Kreisgrenze über Wundichow, Gr. Nossin und Wutzkow bis zur Grenze des Lauenburger Kreises.

Nachdem Ich durch Meinen Erlaß vom heutigen Tage den Bau der Chausseen im Kreise Stolp, Regierungsbezirk Cöslin, 1) der in diesen Kreis fallenden Strecke der Bütow-Lauenburger Straße von der Bütower Kreisgrenze über Wundichow, Groß-Nossin und Wutzkow bis zur Grenze des Lauenburger Kreises, 2) von Raths-Damnitz nach Wundichow zum Anschluß an die zu 1. gedachte Straße bei Wundichow, genehmigt habe, verleihe Ich hierdurch dem Kreise Stolp das Expropriationsrecht für die zu der Chaussee von Raths-Damnitz nach Wundichow erforderlichen Grundstücke, sowie das Recht zur Entnahme der Chausseebau- und Unterhaltungs-Materialien, nach Maaßgabe der für die Staats-Chausseen bestehenden Vorschriften, in Bezug auf diese, imgleichen das Recht zur Entnahme der Chaussee-Unterhaltungsmaterialien in Bezug auf die zu 1. bezeichnete Straße. Zugleich will Ich dem genannten Kreise gegen Uebernahme der künftigen chausseemäßigen Unterhaltung der erwähnten beiden Straßen das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes auf denselben nach den Bestimmungen des für die Staats-Chausseen jedesmal geltenden Chausseegeld-Tarifs, einschließlich der in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Befreiungen, sowie der sonstigen die Erhebung betreffenden zusätzlichen Vorschriften, wie diese Bestimmungen auf den Staats-Chausseen von Ihnen angewandt werden, hierdurch verleihen. Auch sollen die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die gedachten Straßen zur Anwendung kommen.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 16. März 1863.

Wilhelm.

v. Bodelschwingh. Gr. v. Itzenplitz.

An den Finanzminister und den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(Nr. 5687.) Bekanntmachung der Ministerial-Erklärungen vom 29. April 1862. resp. 8. April 1863., betreffend die Etappenkonvention zwischen Preußen und Baden. Vom 8. April 1863.

Nachdem in dem Protokolle d. d. Karlsruhe, den 12. August 1861., wegen Auswechselung der Ministerial-Erklärungen über die zwischen der Königlich Preußischen und der Großherzoglich Badischen Regierung vereinbarte Etappenkonvention bezüglich der aus den Preußischen Landen nach der Bundesfestung Rastatt und umgekehrt, sowie der aus den Hohenzollernschen Landen nach den übrigen Provinzen der Preußischen Monarchie und umgekehrt bestimmten Rekruten- nnd Reservetransporte und Truppenabtheilungen, für den Fall, daß die zwischen der Königlich Preußischen und der Königlich Württembergischen Regierung schwebenden Verhandlungen wegen Einräumung einer Etappenstraße für den Transport der in den Hohenzollernschen Landen stehenden Truppen in kürzester Linie von Hechingen aus über den Schwarzwald zur Eisenbahn zum Abschlusse gelangen, eine besondere Vereinbarung wegen Bewilligung des Fußmarsches solcher Transporte von der Württembergischen Grenze auf Großherzoglichem Gebiete bis zur Großherzoglichen Eisenbahn ausdrücklich vorbehalten wurde, und nachdem dieser Fall bezüglich der aus den Hohenzollernschen Landen nach der Bundesfestung Rastatt und umgekehrt bestimmten Königlich Preußischen Truppentheile nunmehr eingetreten ist, indem die Königlich Württembergische Regierung sich bereit erklärt hat, denselben eine Militairstraße in der Richtung von Hechingen über Empfingen und Freudenstadt nach der nächsten Badischen Eisenbahnstation und umgekehrt durch Ihr Gebiet einzuräumen, so sind die Königlich Preußische und die Großherzoglich Badische Regierung über folgende Punkte übereingekommen:

Artikel 1.

Die Großherzoglich Badische Regierung bewilligt der Königlich Preußischen Regierung zur Benutzung für die aus den Hohenzollernschen Landen nach der Bundesfestung Rastatt und umgekehrt bestimmten Truppentheile oder Rekruten- und Reservetransporte eine Etappenstraße von der Badischen Grenze bei Freudenstadt in der Richtung nach der Eisenbahnstation Achern, über Baiersbronn, Mittelthal, Ruhestein, Seebach (Schulhaus), Ottenhöfen, Kappelrodeck.

Artikel 2.

Haupt-Etappenort auf dieser Strecke ist Ottenhöfen, Neben-Etappen Seebach und Kappelrodeck.

Die Entfernungen der auf der bezeichneten Etappenstraße gelegenen Orte werden nach folgendem Maaßstabe in Badischen Stunden berechnet:

1) von Freudenstadt nach Baiersbronn .... $1\frac{1}{4}$ Stunden,
2) „ Baiersbronn „ Mittelthal .... 1 „
3) „ Mittelthal „ Ruhestein .... $2\frac{1}{4}$ „
4) „ Ruhestein „ Seebach (Schulhaus) ..... 2 „

5) von

5) von Seebach nach Ottenhöfen .... $\frac{1}{2}$ Stunden,
6) „ Ottenhöfen „ Kappelrodeck .... $\frac{3}{4}$ „
7) „ Kappelrodeck „ Achern (Bahnhof) .... $1\frac{1}{2}$ „

Artikel 3.

Von der Eisenbahnstation Achern nach Rastatt und umgekehrt hat der Transport auf der Eisenbahn zu geschehen, nach Maaßgabe der Bestimmungen des §. 24. der bestehenden Etappenkonvention.

Artikel 4.

Die Königlich Preußische Regierung verpflichtet Sich, vom Abschlusse dieser Uebereinkunft an, alle von den Hohenzollernschen Landen nach Rastatt und umgekehrt bestimmten Truppentransporte in der Regel auf dieser neuen Etappenstraße Freudenstadt-Achern-Rastatt befördern zu lassen.

Artikel 5.

Im Uebrigen sollen alle in der am 12. August 1861. durch dahier stattgehabten Austausch der betreffenden Ministerial-Erklärungen abgeschlossenen Etappenkonvention enthaltenen Bestimmungen auf diese Uebereinkunft Anwendung finden und diese letzteren als Bestandtheil jener Konvention angesehen werden.

Zur Urkund dessen ist gegenwärtige Ministerial-Erklärung ausgefertigt worden, um gegen eine übereinstimmende Erklärung des Großherzoglich Badischen Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten ausgewechselt zu werden.

Berlin, den 29. April 1862.

Der Königlich Preußische Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

(L. S.) Gr. v. Bernstorff.

Nachdem in der zwischen der Königlich Preußischen und der Großherzoglich Badischen Regierung unterm $\frac{31.}{26.}$ Juli 1861. vereinbarten Etappenkonvention für die mit Artikel 1. Ziffer III. der Königlich Preußischen Regierung bewilligten drei Etappenstraßen:

a) in der Richtung von Saarbrück nach Rastatt, von der Knielinger Brücke über Mühlburg oder Daxlanden ꝛc.,

b) in der Richtung von Mannheim über Schwetzingen, Wiesenthal, Eggenstein, Mühlburg nach Rastatt,

c) in der Richtung von Heidelberg über Wiesloch, Bruchsal, Durlach, Ettlingen nach Rastatt,

nähere Verabredung über die Etappen-Hauptorte und deren Bezirke, sowie über die Berechnung der Entfernungen vorbehalten wurde, so sind die beiderseitigen Regierungen nunmehr über folgende Punkte übereingekommen.

a) Die Etappenstraße von Saarbrück nach Rastatt, von der Knielinger Brücke über Mühlburg oder Daxlanden ꝛc. berührt den Haupt-Etappenort

Mühlburg mit den Neben-Etappenorten
Grünwinkel, Daxlanden und Knielingen.

Die Entfernungen werden in Badischen Stunden berechnet:

von	Steinweiler	nach	Mühlburg	5,0	Stunden,
=	Mühlburg	=	Grünwinkel....	0,3	=
=	=	=	Daxlanden	0,6	=
=	=	=	Knielingen	0,7	=
=	=	bis	Rastatt........	4,9	=

b) Die Etappenstraße von Mannheim über Schwetzingen, Wiesenthal, Eggenstein, Mühlburg nach Rastatt berührt die Haupt-Etappenorte:

1) Schwetzingen; der Etappenbezirk besteht aus den Orten: Plankstadt, Eppelheim, Brühl, Oftersheim, Ketsch;

2) Wiesenthal; der Etappenbezirk besteht aus den Orten: Oberhausen, Kirrlach, Philippsburg, Neudorf;

3) Eggenstein, mit den Orten Welschneureuth, Teutschneureuth, Leopoldshafen, Linkenheim, Blankenloch.

Die Entfernungen werden in Badischen Stunden berechnet:

von	Frankenthal	nach	Schwetzingen.....	6,3	Stunden,
=	Schwetzingen	=	Plankstadt.......	0,5	=
=	=	=	Eppelheim	1,0	=
=	=	=	Brühl	0,8	=
=	=	=	Oftersheim	0,5	=
=	=	=	Ketsch..........	1,0	=

von

von Schwetzingen	nach	Wiesenthal	4,8	Stunden,
= Wiesenthal	=	Oberhausen	1,1	=
= =	=	Kirrlach	0,7	=
= =	=	Philippsburg	1,2	=
= =	=	Neudorf	1,4	=
= Wiesenthal	=	Eggenstein	4,7	=
= Eggenstein	=	Welschneureuth	0,9	=
= =	=	Teutschneureuth	0,7	=
= =	=	Leopoldshafen	0,7	=
= =	=	Linkenheim	1,2	=
= =	=	Blankenloch	1,4	=
= Eggenstein	=	Rastatt	6,8	=

c) Die Etappenstraße in der Richtung von Heidelberg über Wiesloch, Bruchsal, Durlach, Ettlingen nach Rastatt berührt die Haupt-Etappenorte:

1) Schriesheim; der Etappenbezirk besteht aus den Orten: Dossenheim, Leutershausen, Handschuchsheim;

2) Wiesloch; der Etappenbezirk besteht aus den Orten: Altwiesloch, Walldorf, Rauenberg, Baierthal;

3) Weingarten; der Etappenbezirk besteht aus den Orten: Jöhlingen, Blankenloch, Durlach.

Die Entfernungen werden in Badischen Stunden berechnet:

von Heppenheim	nach	Schriesheim	5,0	Stunden,
= Schriesheim	=	Dossenheim	0,8	=
= =	=	Leutershausen	0,7	=
= =	=	Handschuchsheim	1,4	=
= Schriesheim	=	Wiesloch	5,4	=
= Wiesloch	=	Altwiesloch	0,2	=
= =	=	Walldorf	1,2	=
= =	=	Rauenberg	0,8	=
= =	=	Baierthal	1,2	=
= Wiesloch	=	Weingarten	7,1	=
= Weingarten	=	Jöhlingen	1,1	=
= =	=	Blankenloch	1,3	=
= =	=	Durlach	1,7	=
= Weingarten	bis	Rastatt	7,7	=

Nachdem inzwischen, bezüglich der Etappenstraße in der Richtung von Saarbrück nach Rastatt, eine Eisenbahnverbindung von der Knielinger Brücke (Maxau) über Knielingen, Mühlburg nach Carlsruhe hergestellt und dem Betriebe übergeben worden ist, sind die beiden Regierungen weiter darüber übereingekommen, auch für diese unter Artikel 1. III. a. der Konvention aufgeführte Straße den im Nachsatze zu jenem Artikel ausgesprochenen Grundsatz zur Anwendung zu bringen, daß nämlich auch diese Straße in der Regel nur für einzelne Trans-

Transporte, insbesondere von Munition und Pferden, deren Beförderung auf der Eisenbahn nicht thunlich erscheint, sonst aber für die Strecke Rastatt — Knielinger Brücke die Eisenbahn benutzt werde.

Zur Urkund dessen ist gegenwärtige Ministerial-Erklärung ausgefertigt worden, um gegen eine gleichlautende Erklärung des Großherzoglich Badischen Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten ausgewechselt zu werden.

Berlin, den 8. April 1863.

Der Königlich Preußische Präsident des Staatsministeriums, Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

(L. S.) v. Bismarck-Schönhausen.

Vorstehende Ministerial-Erklärungen werden, nachdem sie gegen übereinstimmende Erklärungen des Großherzoglich Badischen Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten vom 5. April 1862. resp. 23. März 1863. ausgewechselt worden, hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Berlin, den 8. April 1863.

Der Präsident des Staatsministeriums, Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

v. Bismarck-Schönhausen.

(Nr. 5688.) Bekanntmachung, betreffend die Allerhöchste Genehmigung der unter der Firma: „Aktiengesellschaft Flora“ mit dem Sitze zu Cöln errichteten Aktiengesellschaft. Vom 15. April 1863.

Des Königs Majestät haben mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 13. April 1863. die Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Aktiengesellschaft Flora“ mit dem Sitze zu Cöln, sowie deren Statut vom 6. März 1863. zu genehmigen geruht. Der Allerhöchste Erlaß nebst dem Statute wird durch das Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Cöln bekannt gemacht werden.

Berlin, den 15. April 1863.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Gr. v. Itzenplitz.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. Decker).